



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.6/2001/5
5 September 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по статистике транспорта

(Пятьдесят вторая сессия, 14-16 ноября 2001 года,
пункт 3 повестки дня)

**ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ ПО ТРАНСПОРТУ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ**

**Доклад о работе Рабочего совещания по распространению МПДТОС
(Копенгаген, 8 июня 2001 года)**

Представлено Европейским агентством по окружающей среде (ЕАОС)

I. ОСНОВНЫЕ СВЕДЕНИЯ И МАНДАТ

1. На своей пятьдесят первой сессии (24-26 октября 2000 года) Рабочая группа поручила секретариату связаться с Европейским агентством по окружающей среде (ЕАОС), с тем чтобы подтвердить даты и условия проведения Рабочего совещания по распространению МПДТОС на страны-кандидаты в члены Европейского сообщества (ЕС) (TRANS/WP.6/139, пункт 10). В соответствии с просьбой Рабочей группы секретариат принял участие в этом Совещании и внес вклад в его проведение. Доклад о работе Совещания приводится ниже для рассмотрения в Рабочей группе.

II. ОТКРЫТИЕ И ВСТУПИТЕЛЬНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ

2. Дэвид Стэннерс (ЕАОС) и руководители МПДТОС от других европейских учреждений (г-н Франц-Хавер Селднер от Генерального директората по вопросам энергетики и транспорта (ГДЭТ), г-н Клаус Кейзель от Генерального директората по окружающей среде, г-н Грэхэм Лок от агентства Евростат) выступили с краткими вступительными разъяснениями процедур МПДТОС и основных аспектов политики распространения МПДТОС на страны-кандидаты в члены ЕС. Механизм представления докладов по транспорту и окружающей среде (МПДТОС) задуман как инструмент осуществления политики. Это - процедура, определяемая политикой и основанная на официальных статистических данных. В законодательстве Европейского союза пока не существует положений, регулирующих МПДТОС, хотя Комиссия изучает возможность внесения предложения о гарантиях последовательного осуществления дальнейшей работы, связанной с МПДТОС. В настоящее время сбор данных для МПДТОС основан преимущественно на сотрудничестве с международными организациями (включая Евростат, ЕЭК ООН, Европейскую конференцию министров транспорта (ЕКМТ), Международное энергетическое агентство (МЭА) и - при отсутствии согласованных на международном уровне данных - с соответствующими странами.

3. Агентство Евростат, представившее значительный объем данных для МПДТОС-2000 и МПДТОС-2001, фактически не располагает достаточными ресурсами, чтобы уже сейчас включить страны-кандидаты (СК) в свой Статистический сборник, который является источником статистических данных для МПДТОС. Представители Евростата считают, что страны-кандидаты будут включены в этот сборник не раньше 2002 года (только для внутреннего пользования). Предполагается, что после 2002 года данные по странам-кандидатам будут внесены в полном объеме в издание Статистического сборника, предназначенное для использования как в странах - членах ЕС, так и в странах-кандидатах.

4. Г-н Дэвид Стэннерс кратко разъяснил основные цели Рабочего совещания:

1. Создание эффективно работающей сети и обеспечение сотрудничества со странами-кандидатами, на которые будет распространено действие МПДТОС;
2. Координация работы с осуществляемыми в СК проектами, которые могут быть связаны с рассматриваемой темой, на международном уровне;
3. Обсуждение актуальности семи основных вопросов МПДТОС и соответствующих показателей для стран-кандидатов;

4. Обсуждение порядка заполнения пробелов в существующих данных в долгосрочном плане и на ближайшую перспективу;
5. Обмен информацией о соответствующих инициативах на национальном/международном уровнях.

5. Г-жа Энн Дом (ЕАОС) выступила с кратким сообщением, рассказав более подробно о том, как создавались и осуществляются процедуры МПДТОС. Г-н Мишель Фонтана (ЕАОС) на нескольких примерах проиллюстрировал те основные проблемы, которые требуют рассмотрения при обсуждении основных вопросов МПДТОС и показателей для стран-кандидатов в члены ЕС.

III. ДИСКУССИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ I: ЗНАЧЕНИЕ ОСНОВНЫХ ВОПРОСОВ МПДТОС В КОНТЕКСТЕ ПРИОРИТЕТОВ ПОЛИТИКИ СТРАН-КАНДИДАТОВ (подробнее см. приложение 1)

6. Ряд стран отметили некоторые приоритеты политики, отличающиеся от тех вопросов, которыми ЕАОС занималось в связи с МПДТОС в предыдущий период, когда учитывались только страны - члены ЕС. В частности, была подчеркнута необходимость инвестиций в строительство и/или обновление транспортной инфраструктуры (например, в Словакии, Румынии, Венгрии, Болгарии, Словении) и необходимость соответствия уровню достижений Сообщества (например, в Эстонии). Некоторые другие страны (Кипр) подчеркнули тот факт, что между рассматриваемыми странами существуют значительные различия. Например, Мальта и Кипр, в противоположность многим восточноевропейским странам-кандидатам, могут не испытывать острой потребности в новой транспортной инфраструктуре.

7. В выступлениях различных стран были отмечены и другие приоритеты политики, а именно:

- необходимость уделения пристального внимания объемам и качеству транзитных перевозок, особенно перевозок опасных веществ (например, ядерных отходов);
- необходимость контроля за воздействием перевозок и связанного с ними загрязнения на здоровье человека и ограничения такого воздействия.

8. В то же время в выступлениях не прозвучало общих рекомендаций о том, что эти новые проблемы требуют внесения изменений в семь основных вопросов МПДТОС. Лишь небольшое число представителей стран и экспертов предложили внести некоторые (незначительные) изменения в основные вопросы (в частности, в вопросы 2 и 4).

В вопросе 3 было предложено также отразить аспект здоровья населения (Обеспечивается ли более качественная координация территориально-пространственного планирования, политики в области охраны здоровья населения и транспортного планирования, с тем чтобы увязать спрос на перевозки с потребностями в них, не создавая при этом угрозы здоровью населения?)

9. В целом участники Рабочего совещания, как представляется, пришли к общему мнению о том, что семь основных вопросов МПДТОС (перечислены ниже):

1. Повышается ли эффективность экологической деятельности в секторе транспорта?
2. Удастся ли нам обеспечить более эффективное регулирование развития транспорта и более совершенное распределение перевозок по видам транспорта?
3. Обеспечивается ли более качественная координация территориально-пространственного и транспортного планирования, с тем чтобы увязать спрос на перевозки с потребностями в них?
4. Улучшаем ли мы использование потенциала транспортной инфраструктуры и продвигаемся ли мы вперед в деле создания более сбалансированной системы смешанных перевозок?
5. Продвигаемся ли мы вперед в деле создания более справедливой и эффективной системы установления цен, которая обеспечивает покрытие внешних издержек?
6. Насколько оперативно внедряются усовершенствованные технологии и насколько эффективно используются транспортные средства?
7. Насколько эффективно применяются средства рационального природопользования и контроля за состоянием окружающей среды для поддержки процесса выработки политики и принятия решений?"

могут быть в разумной мере использованы для решения вопросов политики стран-кандидатов в члены ЕС и охватывают наиболее актуальные из них.

IV. ДИСКУССИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ II: ЯВЛЯЕТСЯ ЛИ ПРИМЕНЯЕМЫЙ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ НАБОР ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДОСТАТОЧНЫМ ДЛЯ УЧЕТА ВСЕХ ВОПРОСОВ ПОЛИТИКИ?

(подробнее см. приложение 2)

10. В рамках второй части дискуссии основное внимание было уделено актуальности показателей МПДТОС для стран-кандидатов в члены ЕС (перечень показателей содержится в приложении 3). В целом все участники Совещания согласились с тем, что перечень показателей, используемый в настоящее время в МПДТОС, остается актуальным. В то же время участники предложили ряд дополнительных показателей и/или параметров, представляющих интерес:

- последние данные о переносе нормативных положений ЕС в национальное законодательство;
- более конкретные данные об инвестициях в инфраструктуру, например, указание доли инвестиций, идущих на создание сети ТИНА, национальных сетей, шоссейных дорог, дорожек для велосипедистов;
- доля инвестиций, идущих на создание новой инфраструктуры и ремонтно-техническое обслуживание и реконструкцию;
- доля/объемы спроса на немоторизованные средства передвижения (пассажиро-километры пешеходного и велосипедного передвижения);
- воздействие и возможные будущие последствия присоединения для европейских государств-членов и стран-кандидатов (с точки зрения увеличения объемов пассажирских и грузовых перевозок и их экологических последствий);
- доля транзитных грузовых перевозок в общем спросе на грузовые перевозки;
- перевозка опасных товаров;

- отходы, являющиеся результатом международных перевозок (например, аккумуляторные батареи транспортных средств) и эксплуатации трубопроводов (утечки);
- распределение перевозок по видам транспорта (для грузовых и пассажирских перевозок) в городских и сельских районах;
- выбросы тяжелых металлов в результате работы транспорта;
- качество систем общественного транспорта;
- качество инфраструктуры и подвижного состава;
- воздействие перевозок и связанного с перевозками загрязнения воздуха на здоровье человека.

11. Участники Совещания также предложили:

- включить справочную информацию по рассматриваемым странам;
- дать определенную характеристику качества оценки воздействия на окружающую среду.

V. ДИСКУССИОННОЕ ЗАСЕДАНИЕ III: НАЛИЧИЕ ДАННЫХ, ПРОБЕЛЫ В ДАННЫХ И ОРГАНИЗАЦИЯ СЕТЕВОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С НАЦИОНАЛЬНЫМИ/МЕЖДУНАРОДНЫМИ ИНИЦИАТИВАМИ
(подробнее см. приложение 4)

12. Г-н Мишель Фонтана (ЕАОС) и г-н Воутер де Риддер (ДНВ) открыли обсуждение, представив краткие сведения о потребностях в данных, их сборе и использовании. Цель МПДТОС заключается в оценке политики с использованием, насколько это возможно, анализа официальных данных, собираемых и приводимых в согласованную форму международными организациями. Если эта возможность отсутствует, то в рамках МПДТОС следует по возможности использовать некоторые официальные национальные данные, даже если они не существуют в согласованной форме. МПДТОС нуждается не только в количественных данных, но и в информации о качестве, имеющей принципиальное значение, например, о ходе осуществления национальной политики в области транспорта и окружающей среды.

13. Теоретически для целей МПДТОС необходимы наборы данных, являющиеся полными по географическому охвату (по всем 13 странам - кандидатам в члены ЕС и, возможно, даже по странам Содружества Независимых Государств (СНГ), поскольку ЕАОС в ближайшем будущем придется проводить по ним работу) и имеющие хорошие временные параметры (временные ряды продолжительностью не менее десяти лет). На данный момент ЕАОС ориентируется на использование источников данных ЕЭК ООН, поскольку они, судя по всему, отличаются наиболее широким охватом (это единственный источник, располагающий данными по Мальте и Кипру и, как представляется, несколько более продолжительными временными рядами, чем данные ЕКМТ и Евростат). К сожалению, в имеющихся на сегодня статистических данных сохраняются многочисленные пробелы как с точки зрения географического охвата, так и временных рядов.

14. С другой стороны, ответы на вопросник, который представителям стран было предложено заполнить и направить в ЕАОС, показывают, что в международных организациях (Евростат, ЕЭК ООН, ЕКМТ, МЭА и т. д.) отсутствуют некоторые данные, которые имеются на национальном уровне.

15. В ходе краткого обсуждения вопросов, связанных с данными, было подчеркнуто следующее:

- 1) Между данными Евростата, ЕКМТ и ЕЭК ООН имеются некоторые различия и, как и прежде, их необходимо согласовывать. С другой стороны, эти три организации недавно приступили к процессу согласования.
- 2) Некоторые страны (например, Словакия, Чешская Республика, Литва) в определенной степени уже знакомы с механизмами, подобными МПДТОС, осуществляющими контроль за положением дел и изменениями в области транспорта и окружающей среды. Тем не менее в целом в статистических данных наблюдаются многочисленные пробелы.
- 3) В некоторых случаях проблемы при обмене данными между странами и международными организациями (например, ЕКМТ, Евростат, ЕЭК ООН и т.д.) были незначительными, так что в распоряжении стран могут иметься собиравшиеся по согласованным методикам данные, которые отсутствуют в международной статистике.

- 4) Участники кратко упомянули проблему определения принадлежности средств воздушного и морского транспорта отдельным странам. Г-н Грэхэм Лок разъяснил традиционную практику Евростата в этом вопросе.
- 5) Некоторые страны справедливо подчеркивали, что одна из фундаментальных проблем, помимо отсутствия данных, заключается в осмыслении уже собранных данных. Была кратко упомянута проблема приведения данных к единому стандарту при одновременном учете конкретных особенностей рассматриваемых стран (численность населения, ВВП, географическая протяженность и т.д.). Например, если тот или иной транспортный показатель увязывать с численностью населения страны, то не будет учитываться присутствие иностранных туристов и гостей. Такой подход может исказить реальное положение дел, особенно для малых стран, подобных Кипру, который ежегодно посещают 3 млн. человек, что значительно превышает численность его собственного населения.

VI. НАЛИЧИЕ ДАННЫХ ДЛЯ МПДТОС ПО ЛИТВЕ И ДАНИИ

16. Датское министерство транспорта, совместно со Статистическим управлением Дании, осуществляет проект внедрения механизма представления докладов по транспорту и окружающей среде в Литве. Третий этап проекта, который намечено завершить летом 2001 года, должен дать хорошее представление о наличии данных для МПДТОС по Литве и Дании. Доклад о работе будет подготовлен к концу лета 2001 года; результаты будут представлены Комиссии.

VII. ПОСЛЕДУЮЩИЕ МЕРЫ

- Участникам Совещания предлагается передать в ЕАОС соответствующие издания по транспорту и окружающей среде и заполнить (либо доработать заполненные) вопросники, которые ЕАОС направило всем представителям стран - кандидатов в члены ЕС.
- Для целей МПДТОС будут использоваться статистические данные, имеющиеся в международных организациях; отсутствующие данные будут запрашиваться у стран (возможно, с использованием небольшого вопросника).
- В сентябре 2001 года всем участникам Совещания будут направлены проекты вариантов фактологических справок.

- Всем представителям стран - кандидатов в члены ЕС предлагается укреплять создаваемую сеть (в том числе используя возможности национальных координационных центров и самого Совещания). Представителям стран предлагается поддерживать тесный контакт со своими координационными центрами и обеспечивать их заинтересованность в процедуре МПДТОС.
- В ближайшее время будет разработана программа работы ЕАОС на 2002 год; представителям всех стран предлагается ее критически проанализировать и сообщить свое мнение через национальные координационные центры.
- На одном из последующих этапов может быть проведено очередное совещание/рабочее совещание с участием экспертов по транспорту и окружающей среде от стран - кандидатов в члены ЕС.

Приложение 1

ЗАМЕЧАНИЯ УЧАСТНИКОВ РАБОЧЕГО СОВЕЩАНИЯ

ГДЭТ (г-н Франц Селднер)

МПДТОС - это инструмент осуществления политики, а не мероприятие по статистике. МПДТОС имеет в своей основе статистические данные, а его развитие определяет политика. Основными программными положениями ЕС применительно к МПДТОС являются:

- общая транспортная политика;
- шестая программа действий в области охраны окружающей среды;
- программа ЕС в области климатических изменений;
- Зеленая книга по устойчивому энергообеспечению;
- обеспечение устойчивого развития.

Анализ результативности проводимой политики требует наличия согласованных и достоверных данных. В работе, связанной с МПДТОС, основное предпочтение отдается официальным источникам данных.

Генеральный директорат по окружающей среде (г-н Клаус Кейзель)

Группа экспертов по транспорту и окружающей среде консультирует Комиссию по вопросам политики и вносит рекомендации, касающиеся комплексной политики в области транспорта и окружающей среды. В нынешнем году программа работы (Рабочей группы по МПДТОС) предусматривает подготовку программных положений по обеспечению дальнейшей деятельности в связи с МПДТОС в рамках ЕС.

Евростат (г-н Грэхэм Лок)

Евростат выполняет функции генерального директората по статистике. Его главная задача заключается в следующем:

- обеспечивать статистические данные для поддержки политики Европейского сообщества;
- координировать работу европейской статистической системы;

- обеспечивать техническую поддержку (как методологического, так и аналитического характера);
- информировать общественность.

ВОЗ (г-н Франческа Рачоппи)

ВОЗ с большим интересом наблюдает за деятельностью в рамках МПДТОС, поскольку ее можно увязать с процедурами ВОЗ в области транспорта, охраны окружающей среды и здоровья (ТОЗ). Кроме того, ВОЗ было предложено осуществлять контроль за внесением информации о здоровье населения в отчетность по транспорту и охране окружающей среды.

Литва

Какая связь существует между МПДТОС и показателями ТОЗ, используемыми в работе ВОЗ?

- Г-жа Энн Дом: ВОЗ и ЕАОС поддерживает определенное сотрудничество, однако их работу следует рассматривать как взаимодополняющую.
 - ВОЗ: при разработке национальных программ действий в области охраны окружающей среды (НПДОС) используются несколько показателей, которые могут применяться для целей МПДТОС и ВОЗ.
 - Г-н Грэхэм Лок: "обеспечение устойчивости" является частью мандата МПДТОС, поэтому показатели, касающиеся здоровья, должны включаться (и частично уже включены) в МПДТОС (уровень шума; превышение концентрации загрязнителей, влияющее на качество воздуха; дорожно-транспортные происшествия).
 - РЭЦ (г-н Иржи Дусик) Включаются ли в МПДТОС прогнозные данные?
 - Г-жа Энн Дом: Включение прогнозных данных предусматривает версия МПДТОС-2001 (находится на завершающем этапе разработки). Важную роль в подготовке таких данных играют европейские тематические центры (ЕТЦ).
 - ГДЭТ: Прогнозные данные следует включать с учетом твердо намеченных к осуществлению программных положений.
-

Приложение 2

ЗАМЕЧАНИЯ УЧАСТНИКОВ РАБОЧЕГО СОВЕЩАНИЯ В ХОДЕ ДИСКУССИОННОГО ЗАСЕДАНИЯ I

- Кипр Рассматриваемые семь вопросов, а также показатели, используемые для анализа при подготовке ответов на эти вопросы, остаются актуальными.
- Предусматривает ли МПДТОС график работы, в частности, сроки представления данных?
- Энн Дом: Здесь применяется тот же подход, что и в рамках МПДТОС ЕС, т.е. сначала разрабатывается первоначальный проект, который намечено завершить к концу нынешнего года. Если качество (и количество) информации окажется достаточным, то проект будет опубликован. В противном случае первоначальный проект будет дорабатываться и публиковаться вместе с европейской частью МПДТОС в 2000-2003 годах.
- Болгария МПДТОС-Болгария находится в процессе разработки. Как оформить процедуры МПДТОС в организационно-правовом отношении и что образует нормативную основу МПДТОС?
- Первой задачей болгарского правительства является совершенствование и доработка инфраструктуры. В настоящее время болгарские власти работают под контролем валютного управления Всемирного банка, которое ограничивает инвестиции в инфраструктуру суммой, не превышающей определенного процента ВВП. Такие факты следует отражать в отчетности по МПДТОС.
- Эстония Эстонский центр по окружающей среде является национальным координационным центром (НКЦ). На данном этапе эстонские власти считают наиболее приоритетным выход на уровень, приблизительно соответствующий достижениям Сообщества.
- Словакия Рассматриваемые семь вопросов хорошо организованы и понятны.
- Данные МПДТОС будут включаться в ежегодный доклад о состоянии окружающей среды. Приоритетными направлениями транспортной

политики Словакии являются:

- строительство и совершенствование инфраструктуры;
- улучшение качества подвижного состава (поездов, а также автобусов, грузовиков и частных автомобилей);
- приватизация транспортных компаний.

- Румыния Обсуждаемые семь вопросов отражают проблемы румынской политики. Учитывая, что в Румынии издержки, связанные с гибелью людей на дорогах, составляют около 3% ВВП, безопасность дорожного движения приобретает приоритетный характер. К другим приоритетным вопросам относятся восстановление инфраструктуры (в частности, железных дорог, поскольку в Румынии они являются наиболее важным видом сообщения) и загрязнение, связанное с дорожным движением.
- Литва Перечисленные семь вопросов охватывают области национальной политики, за исключением здоровья населения. Наиболее важной областью является снижение уровня загрязнения и шума при работе транспортных средств и повышение их эффективности. Литва участвует в разработке механизма отчетности, схожего с МПДТОС, и получает поддержку со стороны датского министерства транспорта и статистического управления Дании. На сегодняшний день сложилось четкое понимание того, что необходимо сделать, чтобы представить статистические данные для МПДТОС. В общенациональном масштабе подготовлено уже около 60% таких данных.
- Чешская Республика Рассматриваемые семь вопросов охватывают области национальной политики. Доклад о состоянии транспорта и окружающей среды в Чешской Республике подготовлен. Основным приоритетом политики является обеспечение экологически устойчивого развития транспорта.
- Латвия Перечисленные семь вопросов достаточно полно отражают все приоритеты политики Латвии. Главная цель транспортной политики - разработка устойчивых и экологически безопасных транспортных систем. Приоритеты политики включают:
- качество воздуха в связи с работой транспорта: ограничение выбросов опасных веществ при помощи совершенствования технологий,

используемых в транспортных средствах; ужесточение стандартов в отношении топлива и поощрение импорта транспортных средств;

- регулирование/оптимизация транспортного режима, в частности при помощи строительства объездных путей для транзитных перевозок, поощрения экологически безопасных видов (например, велосипедов) и обновления транспортного парка;
- создание экологически безопасной транспортной инфраструктуры. В настоящее время потенциал инфраструктуры Латвии является достаточным, однако качество нуждается в улучшении при помощи ремонтно-технического обслуживания и реконструкции;
- обеспечение безопасности: регулирование перевозок опасных товаров, т.е. ввод ограничений при пересечении границ и оптимизация маршрутов (объездных путей).

- Словения Вопрос 4 (Улучшаем ли мы использование потенциала транспортной инфраструктуры и продвигаемся ли мы вперед в деле создания более сбалансированной системы смешанных перевозок?) должен отражать объемы инвестиций в инфраструктуру. Кроме того, цели, перечисленные в фактологических справках, не всегда являются адекватными в контексте транспортной системы Словении. Приоритетом словенской транспортной политики является обеспечение инфраструктуры. В будущем приоритетной областью может стать регулирование спроса на перевозки. Решение "экологически ориентированных" задач, выдвинутых в недавно разработанном плане по транспорту, было заблокировано, поскольку инструменты для реализации таких целей отсутствуют. Реализация "экологически ориентированных" планов в области транспорта вообще носит проблематичный характер ввиду отсутствия эффективных средств, гарантирующих их надлежащее выполнение.
- Венгрия Все вопросы являются актуальными. Приоритетные области включают развитие инфраструктуры (а также экологически безопасных средств транспорта) и загрязнение воздуха, связанное с работой транспорта.
- ВОЗ Вопрос 1: Аспект здоровья населения можно было бы отразить более адекватно.

Вопрос 2: Необходимо включить пешеходное и велосипедное передвижение, а также распределение перевозок по видам транспорта в городских и сельских районах.

Вопрос 7: Включить анализ качества оценки воздействия на окружающую среду и информацию о том, как "теоретические положения" политики воплощаются на практике.

GRID/W

Вопрос 2 следует пересмотреть: распределение перевозок по видам транспорта не нуждается в улучшении: сложившееся положение следует сохранить.

Приложение 3

ПЕРЕЧЕНЬ ПОКАЗАТЕЛЕЙ МПДТОС

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ РАБОТЫ ТРАНСПОРТА	Конечное потребление энергии и потребление первичной энергии на транспорте и удельный вес в общем объеме (ископаемые виды топлива, ядерное топливо, возобновляемые источники энергии) по видам транспорта
	Выбросы транспортных средств и удельный вес в общем объеме выбросов CO ₂ , NO _x , НМЛОС, ТЧ ₁₀ , SO _x по видам транспорта
	Цели, касающиеся превышения норм загрязнения воздуха
	Уровень шумового воздействия дорожного движения и дискомфортность психического состояния от шума дорожного движения
	Воздействие инфраструктуры на экосистемы и среды обитания ("фрагментация") и близость транспортной инфраструктуры к данным районам
	Отвод земель под транспортную инфраструктуру
	Число транспортных происшествий, смертных случаев, травмированных людей; аварий, загрязняющих окружающую среду (на суше, в воздухе и морские)
СПРОС НА ПЕРЕВОЗКИ И ИХ ИНТЕНСИВНОСТЬ	Пассажирские перевозки (по видам транспорта и целям): всего пассажиров всего пассажиро-километров всего пассажиро-километров на душу населения пассажиро-километров на единицу ВВП
	Грузовые перевозки (по видам транспорта и группам товаров) всего тонн всего тонно-километров тонно-километров на душу населения тонно-километров на единицу ВВП

ТЕРРИТОРИАЛЬНО-ПРОСТРАНСТВЕННОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ И ДОСТУПНОСТЬ	Среднее время и протяженность пассажирской перевозки по видам транспорта, целям (регулярные поездки в связи с работой, поездки с целью закупок, для проведения досуга) и типу территории (городские/сельские районы)
	Доступ к транспортным услугам, например: число моторизованных транспортных средств на домохозяйство доля жителей данной местности, имеющих доступ к узлу общественного транспорта, расположенному на расстоянии не более 500 м
ТРАНСПОРТНАЯ ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ	Потенциал сетей транспортной инфраструктуры, по видам транспорта и типу инфраструктуры (скоростные автомагистрали, национальные дороги, муниципальные дороги и т.д.)
	Объемы инвестиций в транспортную инфраструктуру/на душу населения и по видам транспорта
МЕХАНИЗМЫ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ	Реальное изменение цены пассажирской перевозки по видам транспорта
	Цена топлива и налоги на топливо
	Транспортные налоги и сборы
	Субсидирование
	Расходы на индивидуальное передвижение на человека по группам доходов
	Доля издержек на инфраструктуру и охрану окружающей среды (включая связанные с дорожными заторами), покрываемая ценой
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТЕХНОЛОГИИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ	Общая энергоэффективность пассажирских и грузовых перевозок (на пассажиро-километр и на тонну-километр и по видам транспорта)
	Выбросы на пассажиро-километр и на тонну-километр для CO ₂ , NO _x , НМЛОС, ТЧ ₁₀ , SO _x по видам транспорта
	Коэффициент использования пассажирских транспортных средств

	Факторы нагрузки для дорожного грузового транспорта (АМГ, АБГ)
	Потребление менее загрязняющих видов топлива (неэтилированное топливо, электричество, альтернативные виды топлива) и число транспортных средств, использующих альтернативные виды топлива
	Размеры транспортного парка и средний возраст транспортного средства
	Удельный вес транспортных средств, удовлетворяющих определенным стандартам на выбросы в воздушный бассейн и уровень шума (по видам транспорта)
ИНТЕГРАЦИЯ ПРАКТИКИ УПРАВЛЕНИЯ	Число государств-членов, осуществляющих комплексную транспортную стратегию
	Число государств-членов, располагающих национальной системой мониторинга в области транспорта и окружающей среды
	Применение стратегической экологической экспертизы в транспортном секторе
	Применение систем рационального природопользования транспортными компаниями
	Информированность и поведение общественности

Приложение 4

**ЗАМЕЧАНИЯ УЧАСТНИКОВ РАБОЧЕГО СОВЕЩАНИЯ В ХОДЕ
ДИСКУССИОННОГО ЗАСЕДАНИЯ II**

Словения	Необходимо также отразить последствия присоединения к европейской транспортной системе. Кроме того, важно включить такой показатель, как удельный вес транзитных перевозок во всем объеме грузоперевозок.
ГДЭТ	Возможные будущие последствия присоединения учесть сложно, поскольку достоверные статистические данные, как правило, отсутствуют, особенно в соседних с Европейским союзом странах-кандидатах. Статистика дорожного транспорта основана преимущественно на данных о продаже топлива. В районах, расположенных поблизости от границы между государствами - членами ЕС и странами-кандидатами, данные о продажах топлива, возможно, не дают правильного представления об объемах автомобильных перевозок в тонно-километрах (из-за возможных значительных расхождений в цене между двумя соседними странами и, как следствие, завышенной оценки объемов в тонно-километрах для этих районов).
ЕАОС (Энн Дом)	Перечень показателей МПДТОС отражает то, что "желательно" иметь, т.е. статистические данные по этим показателям пока могут отсутствовать, но, возможно, будут получены.
Латвия	Доступ к транспортным услугам в сельских районах играет менее важную роль, поскольку плотность населения в них незначительна.
ЦЕИ	Наряду с количественными показателями необходимо включать данные о качестве транспортных услуг.
Литва	Как справиться с импортом подержанных транспортных средств и теми отходами, которые появляются при отправке таких транспортных средств на слом.

Существует ли связь между показателями МПДТОС и основными целями PHARE в том виде, в каком они сформулированы в публикации *"Transport and Environment: A Multi-Country Approach?"* ("Транспорт и окружающая среда: международный подход")

Словакия

В перечень показателей следует включать отходы, появляющиеся в результате работы национального и международного транспорта (например, аккумуляторные батареи транспортных средств), поскольку у большинства стран-кандидатов отсутствуют необходимые средства переработки таких отходов.

Болгария

Болгария является страной транзита, поэтому показатель удельного веса транзитных перевозок во всем объеме грузоперевозок имеет очень важное значение.

ЕАОС (Рель ван Аалст)

В настоящее время страны-кандидаты осуществляют проект в области качества воздуха. Он призван обеспечить данные о качестве воздуха.

ЕАОС (Крис
Стеенманс)

Данные о территориально-пространственном воздействии транспорта на окружающую среду (инфраструктура) существуют. Однако их оценка требует наличия экспертов по странам.

Евростат (Грэхэм Лок)

Данные по-прежнему собирают преимущественно на основе добровольных соглашений между международными организациями: Евростат, ЕЭК ООН и ЕКМТ. Собственно Евростат пока не располагает ресурсами для охвата всех стран-кандидатов. Тем не менее по мере присоединения появляется большое число данных. В следующем году (2002) намечено подготовить Статистический сборник по странам-кандидатам (возможно, только для внутреннего пользования). После 2002 года данные по странам-кандидатам должны стать неотъемлемой частью этого Сборника.

- GRID/W Международным организациям следует провести работу по согласованию имеющихся у них данных.
- ЕЭК ООН Организации начали такой процесс согласования: на следующем совещании (понедельник, 11 июня 2001 года) это станет основной темой.
- ГДЭТ Данные по 15 странам Европейского союза и 13 странам-кандидатам следует объединить в одном отчете. ГДЭТ следует принять меры, с тем чтобы представить национальные данные, например, в Евростат. Кроме того, в отношении согласования данных необходимо подготовить законодательный акт, который должен иметь достаточно широкие рамки, чтобы обеспечивать эффективную методику и согласование данных на ее основе.
-